

BMW **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**



Presse-Information
Oktober 2012

Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.

München. Es war ein offenes Geheimnis: Als BMW 1986 die zweite Generation des BMW 7er vorstellte, war die Fachwelt über die beiden neuen Top-Limousinen mit den formidablen Reihensechszylindern einhellig begeistert. Dennoch war weithin bekannt, dass BMW das eigentliche Prachtstück noch in petto hatte: Eine Luxuslimousine mit Zwölfzylindermotor, wie es sie aus Deutschland seit einem halben Jahrhundert nicht mehr gegeben hatte.

Die Erwartungen waren hoch gesteckt, angefacht von einigen technischen Details, die BMW schon vorab verriet. „Künftighin wollen sich die Münchner an Praktiken aus dem Flugzeugbau anlehnen: Das Zwölfzylindermodell des 7er BMW, im Juni 1987 auf dem Markt erwartet, soll wie bei Flugzeugen die meisten Systeme in doppelter Ausführung haben,“ informierte ein Nachrichtenmagazin seine Leser im September 1986. „Das Triebwerk besitzt sogar zwei Lambdasonden und würde, bei einem Ausfall der Hälfte seiner Kapazität, sogar mit sechs Zylindern noch über 200 fahren.“ Schließlich, so wurde der damalige BMW Entwicklungschef zitiert, „haben wir die Ingenieure nicht gehindert, alles reinzutun, was gut und teuer ist.“

Die Spekulationen über die Leistungswerte, die das künftige Topaggregat haben sollte, schossen wild ins Kraut. Gerüchte machten die Runde: „Der Hauch von Exklusivität und Flair wird von BMW-Leuten gepflegt. Sie bemühen sich derzeit bei den Zulassungsbehörden, die Leistungsangabe nicht in Zahlen bekannt geben zu müssen. Sie sollte durch den Hinweis ersetzt werden, dass der Motor genüge, das Auto angemessen zu bewegen.“

Im Februar 1987 machte BMW allen Mutmaßungen ein Ende und veröffentlichte die technischen Fakten zum Zwölfzylindermotor des BMW 750i, der im Folgemonat auf dem Genfer Salon Weltpremiere feiern sollte. 300 PS aus fünf Litern Hubraum hatte das von Grund auf neu konstruierte Triebwerk. Laufkultur und Geräuschverhalten setzen ebenso neue Maßstäbe in der Motorentechnik



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 2

wie die Relation von Fahrleistung zu Kraftstoffverbrauch. Erreicht wurden diese Ziele durch Anwendung modernster Technologien und durch konsequente Umsetzung innovativer Ideen. Kurzum: Der Zwölfzylindermotor des BMW 750i war mit der Zielsetzung entstanden, in der Spitzenklasse des Automobilbaus zukunftsweisende Triebwerkstechnik zu schaffen.

„Gewiß das edelste Triebwerk“: Über 3.000 Vorbestellungen bis zur Premiere.

Niemand hatte daran ernsthafte Zweifel. Es sei „gewiß das edelste Triebwerk, das die Münchener Motorenwerker je verfertigt haben,“ attestierte die Fachwelt dem Zwölfzylinder, der auf dem Genfer Salon erstmals in Natura zu bewundern war. Die kompakte Einheit von V12, Getriebekurbel und Vorderachse zog die Besucher in hellen Scharen an. Auf Leuchttafeln standen die Vorzüge des Meisterwerkes nachzulesen, etwa die „endlose Kraft bei seidenweichem Lauf“, anschaulich gemacht durch das Bild von „hochkant auf den Motorblock gestellten Münzen, die bei laufender Maschine nicht umfallen“.

Nicht nur eingefleischte BMW Kunden hatten auf solch eine Luxuslimousine lange gewartet. Über 3.000 Vorbestellungen notierten die Verkäufer, bevor der BMW 750i überhaupt seine offizielle Premiere feierte. Nur zehn Monate nach der Einführung der neuen BMW 7er Reihe war es dann soweit und es gab nun auch das Flaggschiff - den Zwölfzylinder. Die beiden Modellvarianten 750i und die Langversion 750iL stellten in jeder Hinsicht eine Klasse für sich dar: Ein völlig neues Automobil, im Detail wie im Ganzen überzeugend, war zu einer harmonischen Einheit mit einem Triebwerk von einzigartiger Kraftentfaltung und Laufkultur geworden. Der 750i sollte seine enge Verwandtschaft zu seinen Sechszylinder-Pendants 730i und 735i nicht leugnen. Die zeitlos moderne, elegant schnörkellos gezeichnete Limousine strahlte die distinguierte, sportliche Eleganz der neuen 7er Reihe aus. Dennoch wiesen kleine aber feine Unterschiede auf das Flaggschiff hin.



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 3

Erkennungszeichen: Breite Niere und Vierkant-Endrohre.

Besonders markant war die Front, das Zwölfzylinder-Gesicht: Die BMW Niere und die Hutze auf der Motorhaube waren wegen der höheren Anforderung an die Kühlleistung deutlich verbreitert, was die dynamische Eleganz des Zwölfzylinders zusätzlich betonte. Man konnte den Sechs- und Zwölfzylinder 7er auch an den Auspuffendrohren unterscheiden. Beim 750i waren sie vierkantig ausgeprägt, das Symbol der Niere wurde hier wieder aufgegriffen.

Vornehm elegant trat die Langversion 750iL auf. Sie war nicht einfach nur um 114 Millimeter verlängert, sondern so gestaltet, dass sie insgesamt eine noch feinere Linie verkörperte und - darauf kam es an - bequemerem Ein- und Aussteigen sowie ein noch großzügigeres Platzangebot im Fond ermöglichte. Dazu wurde die Karosserie im Bereich der hinteren Türen verlängert, die Front- und Heckübergänge des Fahrzeuges waren somit nicht verändert. Der wesentliche Vorteil dieser Lösung lag in einer nahezu unveränderten Gewichtsverteilung von Vorder- und Hinterachslast. Die hervorragenden Handling-Eigenschaften der BMW 7er Reihe zeichneten dadurch auch die Langversion aus. Auch für sie galt, was dem neuen 7er von allen Kennern der Materie bestätigt wurde: Er hatte das Raumangebot der Luxuslimousine mit der Handlichkeit des Kompakt-Automobils in Einklang gebracht - die Freude am Fahren blieb auch in dieser BMW Klasse das Maß aller Dinge.

BMW 750iL: Langversion mit überragendem Komfort.

Die Ausstattung des BMW 750iL stellte neue Maßstäbe auf. Viele Funktionen, die auf der fortschrittlichen Elektronik des 7ers basierten, waren einzigartig. Der BMW 750iL war serienmäßig mit Viergang-Automatikgetriebe ausgestattet, an der Hinterachse sorgte eine serienmäßige Niveauregulierung für gleichbleibende Bodenfreiheit und ein neuer Bordcomputer überwachte das gesamte Fahrzeug. Ebenfalls neu war die Servotronic. Der wesentliche Vorteil dieses Lenksystems lag in der Möglichkeit, die Lenkkräfte der Fahrzeuggeschwindigkeit anzupassen.



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 4

Bei herkömmlichen Hydrolenkungen erfolgte diese Anpassung mit Hilfe der Motordrehzahl. Durch die neue elektronische Lenkkraftverstellung, die ausschließlich die Fahrzeuggeschwindigkeit zugrunde legte, war ein größerer Regelbereich der Lenkkraft realisierbar. Die Lenkung ließ sich im Stillstand des Fahrzeuges sprichwörtlich mit einem Finger von Anschlag zu Anschlag drehen und vermittelte andererseits bei schneller Fahrt den direkten Kontakt zur Straße, wie es zuvor nur bei betont sportlich ausgelegten Servolenkungen bekannt war. Details wie die neue Hochdruckwaschanlage für die gesamte Scheinwerferanlage und die Intensivreinigungsanlage für die Frontscheibe sowie die Infrarot-Schließanlage vervollständigten die Ausstattung.

Die Insassen der L-Version reisten mit höchstem Komfort. Einzigartig war die Klimaautomatik mit für beide Fahrzeugseiten getrennter Temperaturregelung sowie vorprogrammierbarer Standlüftung. Bei dieser Klimaautomatik konnte zudem die Luftverteilung im Fahrzeug mit Hilfe dreier verschiedener Programme automatisch angepasst werden. Diese drei Programme standen für die Fahrer- und Beifahrerseite individuell anrufbereit, so dass sechs Wahlmöglichkeiten bestanden. Zusätzlich konnte die Luftverteilung im Fondraum individuell geregelt werden.

Der Innenraum war serienmäßig komplett mit Walk-Nappaleder überzogen. Neben den Sitzen, Kopfstützen und der Mittelarmlehne hinten waren die Türverkleidungen, die B-Säulen, die Mittelkonsole, der Getriebetunnel, die Armaturentafelunterseite sowie der Handschuhkasten mit Leder bezogen. Für die Lederausstattung standen sieben Farbtöne zur Verfügung, so dass die Innenausstattung der Außenfarbe angepasst werden konnte. Als Sonderausstattung gab es die Volllederausstattung auch in Büffelleder.

Besondere Aufmerksamkeit genossen die Fondpassagiere im 750iL. Nicht nur die Vordersitze, sondern auch Sitzkissen und Rückenlehne der beiden einzelnen Fondsitze ließen sich elektrisch vielfach verstehen. Die serienmäßigen Fond-



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 5

Kopfstützen waren ebenfalls elektrisch verstellbar und fuhren nur bei einer Belastung des Sitzkissens aus ihrer Ruheposition aus. Der Vorteil dabei war, dass die Kopfstützen die Sicht nach hinten nicht beeinträchtigten, wenn der Fond nicht besetzt war. Setzte sich ein Passagier in den Fond, fuhr die Kopfstütze automatisch aus. Darüber hinaus gab es Leseleuchten für die Fond-Passagiere und ein Heckscheibenrollo.

Zwei Fahrwerke in einem: Weltpremiere der elektronischen Dämpfer Control.

Mit dem Debüt des 750i begann für die Luxusklasse eine neue Ära von Fahrkomfort. Die elektronische Dämpfer Control feierte Weltpremiere. Zielsetzung dieser zweistufig umschaltbaren Dämpfkraftverstellung war es, dem Fahrer die Wahlmöglichkeit zwischen einer komfortbetonten, weichen und einer sportlich orientierten, straffen Fahrwerkabstimmung anzubieten. Dafür setzte BMW zweistufig umschaltbare Stoßdämpfer mit jeweils zwei in Doppelkolben unabhängig voneinander arbeitenden Ventilsystemen ein. Die Umschaltung erfolgt über einen Elektromotor. Jede dieser Ventileinheiten ermöglichte eine zuvor nicht mögliche Anpassung der Dämpfkraftkennlinien in Ein- und Ausfederrichtung entsprechend der Zielsetzung, sportliches oder komfortables Schwingverhalten sicherzustellen. Die Kennlinien der beiden Abstimmungen waren im Verhältnis 1:3 gespreizt, die Dämpfkräfte der sportlichen Einstellung lagen damit etwa um das Dreifache über denen der Komfortkennlinie. Alles was der Fahrer zu tun hatte war, über einen Wähltschalter auf der Mittelkonsole das gewünschte Dämpferprogramm vorzuwählen.

Technisch und optisch ein Meisterstück: Der Zwölfzylindermotor.

Die Krönung des BMW 750i war freilich sein Zwölfzylindermotor, der allein schon beim Öffnen der Motorhaube ein ästhetisches Schmuckstück war. Er war mit der Zielsetzung entstanden, in der Spitzenklasse des Automobilbaues zukunftsweisende Triebwerkstechnik zu schaffen. Der fünf Liter große V12



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 6

Leichtmetallmotor setzte mit 240 Kilogramm Komplettgewicht eine Bestmarke. Die Motorleistung von 300 PS bei 5.200 Umdrehungen pro Minute, die spezifische Leistung von 60 PS pro Liter Hubraum und das maximale Drehmoment von 450 Newtonmeter bei 4.100 Touren übertrafen vergleichbare auf dem Markt befindliche Konzepte, auch solche ohne Abgasnachbehandlung, teilweise beträchtlich. Erreicht wurden diese Ziele durch Anwendung modernster Technologien und konsequente Umsetzung innovativer Ideen.

Optimale Funktionsbedingungen mit niedrigem Gewicht zu verbinden - das war die Grundforderung an den BMW Zwölfzylindermotor. Damit war die Ausführung des Kurbelgehäuses in Aluminium vorgegeben. Die beiden Zylinderbänke standen in einem Winkel von 60 Grad zueinander und wiesen in ihren Hauptabmessungen Ähnlichkeiten mit dem 2,5 Liter Motor des BMW 325i auf, beispielsweise die Bohrung von 84 Millimetern.

Die geschmiedete Kurbelwelle mit um 120° versetzten Hubzapfen war siebenfach gelagert. Die Kolbenböden hatten trapezförmige Mulden, die Bestandteile der Brennräume waren; sie bewirkten mittig zu den Zündkerzen orientierte Volumenerweiterungen und eine kompakte Brennraumform. Die Vorteile waren kurze Flammwege und eine weitgehend vollständige Verbrennung des Gemisches. Die absolut baugleichen Zylinderköpfe mit sehr engen Ventilwinkeln und aufrechten Ansaugkanälen waren wie die Kolben auf gute Brennraumfüllung und damit hohen inneren Wirkungsgrad ausgerichtet.

Zukunftsweisend war auch die Steuerung des neuen Zwölfzylinders: Zwei völlig voneinander getrennte, hochmoderne elektronische Systeme übernahmen die Regelung von Kraftstoffeinspritzung und Zündung für jeweils eine Zylinderbank. Insbesondere die Vernetzung mit anderen Systemen wie der Getriebesteuerung und den Stabilitätsprogrammen ASC und MSR war besonders fortschrittlich.



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 7

15 Jahre Vorarbeit: Die Vorläufer des V12.

Der Motor des 750i war der erste deutsche Serienzwölfzylinder nach dem Zweiten Weltkrieg, aber nicht der erste Zwölfzylinder von BMW: Bereits nach der Entwicklung des legendären BMW Sechszylinders von 1971 hatte man Anfang 1972 beschlossen, unter dem Projektnamen M33 einen Zwölfzylindermotor zu untersuchen. Es lag nahe, zwei Sechszylinder zusammenzufügen und so einen V12 mit 60 Grad Zylinderbankwinkel herzustellen. Das Hubvolumen lag bei fünf Litern, der Zwölfzylinder hatte Benzineinspritzung und kam bei seiner Fertigstellung 1974 auf 300 PS.

Mit 315 Kilogramm geriet das Triebwerk jedoch zu schwer. Deshalb startete BMW eine zweite Entwicklung, die auf den neueren, kleineren Sechszylinder beruhte. Der M66 war ebenfalls ein 60 Grad V12 in den zwei Hubraumstufen 3,6 und 4,5 Liter. Die größere Variante leistete 1977 auf dem Prüfstand 275 PS und war um 40 Kilogramm leichter als der M33. Dennoch wurde auch dieses Projekt eingestellt, die zugesetzte Situation auf dem Weltenergiemarkt war ein denkbar schlechter Hintergrund für die Einführung einer Zwölfzylinder-Limousine.

1982 hatte sich diese Lage grundlegend entspannt. Im November dieses Jahres fanden bei den BMW Entwicklern die ersten Informationsgespräche statt. Und sehr bald kristallisierte sich heraus, dass der neue Spitzenmotor sich diesmal nicht aus zwei Exemplaren des bekannten Reihensechszylinders zusammensetzen sollte. Man entschied sich für eine komplette Neuentwicklung. Konstruktionsbeginn war am 1. Dezember, weniger als ein Jahr später, an einem der ersten Oktobertage des Jahres 1983, lief das erste Triebwerk auf dem Prüfstand samtweich an.



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 8

Das richtige Konzept zum richtigen Zeitpunkt: Der BMW 750i überzeugt – bis heute.

Die neue Luxuslimousine wusste mit diesem zur Serienreife gebrachten Triebwerk voll und ganz zu überzeugen: „Die gebotene Leistungsentfaltung vollzieht sich völlig undramatisch, ohne jeden Anflug von Aggressivität, mühelos und sanft, aber mit einer kraftvollen Beschleunigung gekoppelt, die Respekt verdient. In der Laufkultur, da gibt es keinen Zweifel, hat die BMW Maschine die Nase weit vorn“, zeigte sich Deutschlands führendes Fachmagazin beeindruckt. „Ab Tempo 150 ist von dem V12 nichts mehr zu hören; dann dringen nur noch Fahr- und Windgeräusche ans Ohr.“ Auch an der BMW typischen Fahrdynamik gab es nichts auszusetzen. „Er dreht so seidenweich hoch, hängt so spontan am Gas, daß man unweigerlich anfängt mit dem Gaspedal zu spielen“, schwärzte ein Tester. „Sanft aber nachdrücklich zieht's einem den Kopf beim Beschleunigen nach hinten. Erst bei einer Tacho-Anzeige von knapp über 260 km/h läßt der Vortrieb nach. Selbst bei Höchstgeschwindigkeit läuft der lange Zwölfzylinder unabirrt geradeaus.“ In Absprache mit anderen Automobilhersteller und mit Rücksicht auf den Stand der Reifentechnik 1986 war der BMW 750i auf eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h limitiert – rund 270 km/h wären möglich gewesen.

Bis heute hat der erste 750i nur wenig von seiner Attraktivität eingebüßt. „Das Fahrerlebnis im großen BMW ist so beeindruckend mühelos wie die Linienführung“, schreibt eine renommierte Klassikerzeitschrift. „Er säuselt, er kann viel, ist geradezu ein Musterknabe in Harmonie und Ausgewogenheit. Von der Kette gelassen beißt er zu wie ein wildes Tier. Ist vor allem mit kurzem Radstand ein verkappter Sportwagen.“ Kurzum: Der erste BMW 750i war, ist und bleibt ein außergewöhnliches Automobil.



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 9

Generationswechsel 1994: Der 750i wird noch stärker, kultivierter und sparsamer.

Im Juli 1994 endete die steile Karriere des ersten BMW 7er mit Zwölfzylindermotor – der BMW 750i wurde abgelöst. Rund 50.000 Fahrzeuge, und damit fast jeder sechste BMW 7er, hatten den V12 unter der Haube. Damit war die Ambition, eine solche Spezialität an der Spitze des Modellprogramms zu etablieren, zu einem vollen Erfolg geworden. Es stand außer Frage, dass der dritte BMW 7er wieder ein Zwölfzylindermodell an der Spitze erhalten sollte. Im Herbst 1994 nahmen die ersten Kunden den neuen BMW 750i in Empfang, bei dem „wir alle erdenkliche Anstrengungen unternommen haben, auch diesmal noch eins draufzusetzen“ so der BMW Entwicklungsvorstand bei der Pressevorstellung. Die neue Limousine brachte hervorragende Eigenschaften mit sich: großzügiger Raumkomfort, hervorragender Schwingungs- und Akustikkomfort, ein exzellentes Fahrwerk und ein ergonomisches, luxuriöses Interieur. Aus dem M70 entstand der M73 mit 5,4 Liter Hubraum und 326 PS Leistung. Allerdings war die Leistungssteigerung nicht oberstes Entwicklungsziel gewesen, vielmehr war der neue Zwölfzylinder um rund 13 Prozent sparsamer, emissionsärmer und lief nochmals kultivierter. Dafür hatten die Konstrukteure die Reibleistung beispielsweise durch Rollenschlepphebel verringert und die Verdichtung von 8,8:1 auf 10,0:1 erhöht, was den effizienten Einsatz von bleifreiem Superbenzin ermöglichte. Die Kraftübertragung übernahm ein Fünfgang-Automatikgetriebe mit adaptiver Steuerung, das weiterentwickelte DSC arbeitete als Stabilitätsregelung und auf Wunsch war erstmals ein Bordmonitor lieferbar, der neben Bedienfunktionen auch Navigationsaufgaben übernahm.

Die dritte BMW V12-Limousine: 760i mit Direkteinspritzung und aktivem Fahrwerk.

Der BMW 750i blieb auf der Erfolgsspur. Genau 73.776 Zwölfzylinderlimousinen waren von den beiden ersten Generationen des 750i/iL gebaut worden, als im

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 10

Herbst 2001 die nächste BMW 7er Reihe der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Schnell avancierte sie mit ihren BMW typischen Tugenden zum Trendsetter in der automobilen Oberklasse. Das neuartige, intuitive Bedienkonzept iDrive und das charakterstarke Design bestätigten BMW als Technologietreiber und Innovationsführer. Ende 2002 übernahm erneut ein Zwölfzylinder die Rolle des Flaggschiffs: Der 760i/Li. Sein V12 leistete 445 PS aus 6,0 Litern Hubraum. Mit ihrer Fülle an hochkarätiger Antriebstechnik und edlen Ausstattungsmerkmalen stellten die Topmodelle Superlative im Automobilbau dar. Prominentester Beweis dafür war ihr Zwölfzylindermotor – der weltweit erste direkteinspritzende Zwölfzylindermotor überhaupt. Darüber hinaus verfügte die Maschine über Vierventiltechnik und die vollvariable Ventilsteuierung VALVETRONIC. Keine zweite Limousine in der automobilen Spitzenklasse bot dem Kunden so viele individuelle Möglichkeiten, seine ganz persönlichen Vorstellungen von Fahrkultur zu verwirklichen. Vollausstattung und Optimum war die einzigartige Kombination von Zwölfzylindermotor und Sechsgang-Automatik mit dem aktiven Fahrwerk Dynamic Drive, der Elektronischen Dämpfer Control EDC-K und der Hinterachs-Luftfederung.

Der neue BMW 760i/760Li:

Selbstverständlich wird auch die aktuelle BMW 7er Baureihe von einem Zwölfzylindermotor gekrönt. Das Aggregat mit der internen Bezeichnung N74 wurde im Jahre 2009 komplett neu entwickelt. Dank BMW TwinPower Turbo Technologie, Benzindirekteinspritzung und stufenloser Nockenwellenverstellung mittels Doppel-Vanos ist der V12 nicht nur hinsichtlich Leistung und Laufkultur das Maß der Dinge, er überzeugt zudem mit bemerkenswerter Effizienz.

Mit einem Wert von 497,7 cm³ pro Zylinder wird das von den Motorenentwicklern als ideal eingestufte Maß perfekt erreicht. Bei einer Bohrung von 89 und einem Hub von 80 mm ergibt sich ein Verhältnis zwischen beiden Parametern von 0,9. Der Turbomotor (Verdichtungsverhältnis 10,0:1) schöpft



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 11

aus einem Hubraum von 5.972 cm³ eine Leistung von 400 kW/544 PS bei 5.250 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment von 750 Newtonmetern steht von 1500 bis 5.000 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung.

Damit beschleunigt der BMW 760i in Verbindung mit der serienmäßigen 8-Gang-Automatik in nur 4,6 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine elektronisch begrenzte Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h. Dennoch beträgt der Durchschnittsverbrauch nur 12,8 Liter pro 100 Kilometer, was einer CO₂-Emission von 299 g/km entspricht.

Sämtliche Konstruktionsmerkmale des Vollaluminium-Motorblocks wurden darauf ausgerichtet, höchste Steifigkeitswerte bei gleichzeitiger Gewichtsoptimierung zu erzielen. Ein Beispiel: Das so genannte „Closed-Deck“-Bauverfahren mit der Verschraubung des Zylinderkopfs bis in die Bodenplatte des Kurbelgehäuses gewährleistet höchstmögliche Stabilität. Hinsichtlich seines Schwingungsverhaltens liegt der V12 aufgrund seiner im Winkel von 60 Grad zueinander angeordneten Zylinderbänken ohnehin näher als jeder andere Motor am physikalischen Optimum.

Die akustische Wahrnehmung des Triebwerks wird dadurch zu einem Erlebnis der besonderen Art. Im Leerlauf und bei konstanter Fahrt verschafft erst der Blick auf den Drehzahlmesser Gewissheit darüber, dass der Motor läuft. Abgasklappen im Bereich des Nachschalldämpfers, die über die Motorelektronik kennfeldabhängig gesteuert werden, ermöglichen eine präzise auf die jeweilige Fahrsituation abgestimmte Modellierung der Motorakustik. Bei höheren Drehzahlen erhält der Fahrer eine entsprechende akustische Rückmeldung über die Kraftentfaltung. Vehemente Beschleunigungsvorgänge werden von einem kraftvollen V12-Sound untermalt, der authentisch den dynamischen Charakter des BMW Zwölfzylinders zum Ausdruck bringt.

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 12

Überlegene Fahrwerkstechnik verhilft sowohl dem BMW 760i als auch dem BMW 760Li zu faszinierender Dynamik und unübertroffenem Komfort. Beide Modelle verfügen serienmäßig unter anderem über die Integral-Aktivlenkung, Dynamische Dämpfer Control einschließlich Fahrerlebnisschalter sowie die Wankstabilisierung Dynamic Drive. Wie alle aktuellen BMW 7er ist das Topmodell mit Luftfederung einschließlich Niveauregulierung an der Hinterachse ausgestattet.

Von den übrigen Motorisierungen der BMW 7er Baureihe unterscheidet sich das Topmodell unter anderem anhand der V12 Schriftzüge, V12 Einstiegsleiste, Doppelendrohren an beiden Seiten der Heckschürze, erweiterte Holzumfänge und einer opulenten Serienausstattung.

Bitte wenden Sie sich bei Rückfragen an:

Bernhard Santer, Produktkommunikation BMW Automobile
Telefon: +49-89-382-24360, Fax: +49-89- 382-20626

Ralph Huber, Leiter Produktkommunikation BMW Automobile
Tel: +49-89-382-68778, Fax: +49-89-382-20626

Internet: www.press.bmwgroup.com
E-Mail: presse@bmw.de

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Husqvarna Motorcycles und Rolls-Royce einer der weltweit erfolgreichsten Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern. Als internationaler Konzern betreibt das Unternehmen 29 Produktions- und Montagestätten in 14 Ländern sowie ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2011 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von rund 1,67 Millionen Automobilen und über 113.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern belief sich auf 7,38 Mrd. Euro, der Umsatz auf 68,82 Mrd. Euro. Zum 31. Dezember 2011 beschäftigte das Unternehmen weltweit rund 100.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Das Unternehmen hat ökologische und soziale Nachhaltigkeit entlang der gesamten Wertschöpfungskette, umfassende Produktverantwortung

BMW

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit



Presse-Information
Datum Oktober 2012
Thema **Neue Maßstäbe in der Oberklasse. 25 Jahre BMW 750i.**
Seite 13

sowie ein klares Bekenntnis zur Schonung von Ressourcen fest in seiner Strategie verankert. Entsprechend ist die BMW Group seit acht Jahren Branchenführer in den Dow Jones Sustainability Indizes.

www.bmwgroup.com
Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>
Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>
YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>
Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>